

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием Национальной палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума
Верховного Совета
СССР за большой
вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный
транспорт» награждена
орденом Трудового
Красного Знамени.



№7 (12940)

Выходит один раз в месяц
15 июля 2014 года

Речные перевозки выросли на 27%



Объем перевезенных грузов по ВВП РФ по итогам начального периода навигации-2014 вырос на 16% в сравнении с аналогичным периодом 2013 года. Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом в ходе совместного заседания коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте сообщил начальник Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота Владимир Аборнев.

Стр. 2

Ниже нормы

ожидаются гидрологические условия судоходства на ВВП в июле и третьем квартале 2014 года

В июле приток воды в большинстве водохранилищ на Волге и Каме ожидается на 45% ниже нормы. Об этом сообщает Росморречфлот. Приток воды в Чебоксарское, Куйбышевское и Камское водохранилища будет близким к обычному для этого времени года. В третьем квартале приток воды в Иваньковское, Шекснинское, Горьковское и Нижнекамское водохранилища будет на 25% ниже нормы.

По данным агентства, приток воды в Цимлянское водохранилище будет на 20% ниже нормы.

В июле минимальные уровни воды на Ветлуге, Каме, Белой и Вятке ожидаются на 0,2–1,0 м ниже нормы, на Северной Двине и ее притоках — Сухоне, Вычегде, Ваге и Пинеге — на 0,2–0,6 м ниже нормы. Близкими к обычным для этого времени года будут минимальные уровни воды на Печоре и Мезени.

Минимальные уровни на Иртыше выше г. Омск, Туре, Лене, выше с. Подымахино ожидаются близкими к норме, а на Верхней Оби, Чулыме — на 0,3–1,4 м выше ее. Ниже обычного на 0,3–1,5 м будут уровни воды на Иртыше ниже пгт. Черлак, Оми, Тавде, Лене, ниже г. Усть-Кут и Среднем Амуре.

Уникальное и универсальное



Окская судостроительная спустила на воду теплоход «площадка/танкер» RST54 «Балт Флот 1». На Окской судостроительной (г. Навашино, Нижегородская область) 10 июля состоялся торжественный спуск головного судна нового проекта RST54 смешанного «река-море» плавания. Заказчиком проекта выступает компания «БФ Танкер».

Концепция RST54 уникальна по своему замыслу. Это не имеющее аналогов судно «площадка/танкер», созданное для обеспечения максимальной загрузки в обе стороны перевозок (нефтеналивные грузы — в одну и сухогрузы — в обратную). Таким образом планируется достичь максимальной экономической эффективности от работы судов в условиях сезонности речных перевозок в России.

Как заявил директор по судостроительной деятельности UCL Holding Рихат Багаутдинов: «В проекте RST54 — воплощена идея создания по настоящему универсального грузового судна, способного серьезно повысить эффективность в ограниченных условиях речной инфраструктуры, сезонной навигации на внутренних водных путях. Возможность максимально увеличить грузоперевозки позволит обеспечить разумные сроки окупаемости судов и привлечь выгодные условия финансирования для строительства нового флота.

Теплоход RST54 представляет собой самоходное комбинированное (нефтеналивное/сухогрузное) судно-площадку класса «Волго-Дон Макс» дедвейтом 5589 тонн, предназначенное для перевозки до 5250 тонн светлых и

темных нефтепродуктов, а также генеральных и навалочных грузов, включая щебень, металлы, лес, уголь, крупногабаритные и тяжеловесные грузы. Теплоход может перевозить до 148 TEU's грузов в контейнерах, до 320 единиц автомобилей, до 4500 тонн навалочных грузов.

Размеры судна максимально учитывают возможные фактические путевые условия в ЕГС России. Обводы судна были ранее применены при строительстве танкера проекта RST27 для UCL Holding. Суда проекта RST54 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Проект RST54 разработан Морским Инженерным Бюро.

Строительство головного судна от момента закладки 16 декабря 2013 года заняло 7 месяцев. Теплоход будет сдан заказчику в сентябре 2014 года после ходовых испытаний и станет выполнять перевозки в рамках долгосрочного контракта с единым оператором международной торговли ОАО «Лукойл» — компанией Litasco. Всего для компании «БФ Танкер» до конца 2015 года планируется построить 10 судов проекта RST54. Сегодня на Окской судостроительной продолжается строительство судов проекта RST54.

28 мая 2014 года состоялась закладка пятого судна.

Строительство серии судов RST54 осуществляется по схеме финансирования Государственной Транспортной Лизинговой Компанией (ГТАК) на условиях субсидирования государством 2/3 ставки рефинансирования ЦБ РФ.

Компания «БФ Танкер» (г. Санкт-Петербург) занимается морскими и речными перевозками грузов, а также решает сопутствующие задачи, включая построение логистических схем для доставки контейнеров и автомобилей по внутренним водным

путям из портов Балтийского моря в Москву и другие логистические центры России. Генеральный директор — Чаплыгин Сергей Борисович.

ОАО «Окская судостроительная» — современное судостроительное предприятие в составе дивизиона ВВТН международной транспортной группы UCL Holding. Основными направлениями деятельности предприятия являются судостроение: нефтеналивные и сухогрузные среднетоннажные суда смешанного плавания, контейнеровозы, специальные суда, баржи.



Грузооборот речных терминалов за навигацию 2014 года вырос на 27%

Объем перевезенных грузов по ВВП РФ по итогам начального периода навигации-2014 вырос на 16% в сравнении с аналогичным периодом 2013 года. Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом в ходе совместного заседания коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте сообщил начальник Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота Владимир Аборнев.

В соответствии с приведенными им данными грузооборот речных терминалов за этот период увеличился на 27% в сравнении с уровнем аналогичного периода прошлого года, в том числе объем перевалки строительных грузов вырос на 21%, черных металлов — на 24%, лесных грузов — на 30%, каменного угля — снизился на 16%, нефти — на 15%, химических и минеральных удобрений — на 36%.

Количество проведенных через шлюзы судов по состоянию на конец июня 2014 года в сравнении с показателем аналогичного

периода 2013 года выросло на 13%, количество шлюзований возросло на 11%.

Наибольший рост судопропусков через шлюзы достигнут на канале им. Москвы (+22%) и на Волго-Донском канале (+15%).

При этом уровень наполнения водохранилищ был самым низким с 1922 года. Так, уровень наполнения Рыбинского водохранилища в период весеннего половодья оказался на 1,1 м ниже норматива. Из-за этого на ряде участков ВВП РФ были введены временные ограничения по осадке судов. При этом предполагается также ограничить расход



через Нижегородский гидроузел с дальнейшим ограничением по осадке судов.

Между тем на верхних участках Обского бассейна из-за половодья были повреждены десятки знаков гидронавигационной обстановки.

По словам Владимира Аборнева, в настоящее время также особое внимание уделяется дноуглубительным работам на реках Якутии для обеспечения северного завоза.

Помимо этого, по словам чиновника, возросло количество судов, ожидающих шлюзования на Цимлянском водохранилище из-за роста судопотока.

«Сложившаяся ситуация еще раз подтверждает необходимость строительства второй ветки Волго-Донского морского канала», — считает Аборнев.



Юбилейная навигация ОАО «ЛОРП»

20 лет назад при приватизации госпредприятия было создано открытое акционерное общество «Ленское объединенное речное пароходство», у истоков которого стояли такие выдающиеся люди, как Юрий Васильевич Кайдышев и Евгений Леонидович Чистяков.

Мало кто мог предположить тогда, в начале девяностых годов прошлого века, что оптимальная, создаваемая десятилетиями, проверенная и отточенная практикой система управления водным транспортом в Ленском бассейне пройдет испытание трудностями в непредсказуемых условиях формирующейся рыночной экономики России.

Тем не менее ЛОРП выстоял. Сегодня это одно из немногих предприятий водного транспорта Ленского бассейна, которое смогло удержать баланс между обязанностью выполнять задачи социальной значимости и необходимостью зарабатывать, получать коммерческую прибыль.

Пароходство сохранило уникальный флот, способный работать на реках и в морях Арктики, профессиональный плавсостав — тех людей, которые и сегодня своим трудом подтверждают ЛОРПу звание надежного партнера, ответственного грузоперевозчика.

ОАО «ЛОРП» остаётся в числе немногих судоходных компаний, чей контрольный пакет акций консолидирован государством. По сравнению с периодом, когда происходило акционирование пароходства, сегодня как экономика, так и политика более стабильны, а государство проявляет активную позицию в отношении предприятий стратегического значения транспортного сектора национальной экономики.

Но расслабляться речникам не приходится — в навигацию их испытывает на прочность природа, демонстрируя изменчивый характер северных рек и опасность морей. Как и сто лет назад, судоводители несут вахту в напряженных условиях, с ответственностью и достоинством выполняя благородную миссию по доставке жизнеобеспечивающих грузов.

В канун профессионального праздника — Дня работника морского и речного флота —



4 июля — коллектив ОАО «ЛОРП» по традиции почтит память ветеранов и доблестных капитанов минувших лет возложением цветов к подножию стелы «К 100-летию регулярного судоходства на Лене». В честь юбилея на рейде Жатайского затона пройдет парад судов, по завершении которого на Аллее знаменитых речников состоится торжественное открытие памятного камня создателю судостроительной базы и проектов судов ленского флота Ивану Александровичу Дмитриеву.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОД

Угольная навигация на Чукотке

В ОАО «Чукотэнерго» началась угольная навигация, сообщает пресс-служба ОАО «Магаданэнерго», дочерним предприятием которого является компания.

Первые 6 тыс. тонн стратегического груза для нужд Эгвекинотской ГРЭС прибыли в морской порт Эгвекинота на сухогрузе «Абакан». Всего для предстоящего отопительного сезона станции понадобится 105 тыс. тонн твердого топлива. Угольная навигация продлится до конца октября.

В Певеке угольный завод начнется в августе. На склад Чаунской ТЭЦ с Зырянского угольного разреза Якутии завезут 55 тыс. тонн топлива. Еще 20 тыс. тонн угля придут на станцию местного месторождения «Бухта

Угольная» поселка Беренговский. В целом для предстоящего отопительного сезона на Чаунскую ТЭЦ и Эгвекинотскую ГРЭС ОАО «Чукотэнерго» планируется завезти 180 тыс. тонн угля.

Завоз угля на Анадырскую ТЭЦ завершился весной. 90 тыс. тонн твердого топлива ООО «Шахта Угольная» в столицу Чукотки доставили автотранспортом по зимнику — единственной в автономном округе трассе федерального значения, проходящей по льду.

Ежегодно компания тратит на завоз твердого топлива более 1 млрд руб.

Иркутская область опережает план

Для северных территорий Иркутской области с начала навигации 2014 года отгружено около 72% от запланированного объема топливно-энергетических ресурсов, передает IrkutskMedia.

Отгружено 88 тыс. тонн топливно-энергетических ресурсов, в том числе доставлено на место 55,8 тыс. тонн, в том числе 51,8 тыс. тонн угля (44,4% от плана) и 4 тыс. тонн нефтепродуктов (34%). В Бодайбинский район доставлена 31 тыс. тонн угля (45%) и 4 тыс. тонн сырой нефти (70%). Для Мамско-Чуйского района завезено 14 тыс. тонн угля (37% потребности), в Киренский район отгружено 6 тыс. тонн угля (90% от плана). Низкие темпы завоза топлива наблюдаются в Мамско-Чуйском и Киренском районах. В настоящее время северный завоз ведется с опережением графика.

Навигация в этом году началась на две недели раньше обычных сроков. Однако нагруженные суда простояли более 20 дней в устье реки Витим. Сейчас уровень рек постепенно снижается, но при этом он позволяет судам двигаться. В 2015 году планируется начать поставку топлива в северные районы как можно раньше.

К 1 августа 80% топливно-энергетических ресурсов, предназначенных для северных районов области, должны быть доставлены до места назначения. Решение о сжатых сроках реализации программы северного завоза принято в связи со сложной гидрологической обстановкой — низким уровнем рек Лена и Витим.

Суда ЕРП начали работу на линии Красноярск — Дудинка

Суда Енисейского речного пароходства (ОАО «ЕРП») с открытием работы морского порта Дудинка начали осуществлять грузоперевозки на линии Красноярск — Дудинка, являющейся магистральным направлением грузовых перевозок ЕРП в обеспечении Норильского промышленного района. Об этом сообщает пресс-служба пароходства.

Всего в текущую навигацию флоту пароходства предстоит сделать более тысячи судозаходов в морской порт.

Основной груз предназначен для Норильского комбината, по доставке на который приходится существенная часть грузооборота ЕРП и всех грузопотоков по Енисею.

Отмечается, что ОАО «ГМК «Норильский никель» по-прежнему остается основным потребителем транспортных услуг ЕРП, в общем объеме перевозок его доля составляет более 50%.

Объем перевозки грузов для группы компаний «ГМК «Норильский никель» в текущую навигацию составит порядка 2 млн тонн. Флот ЕРП обеспечит северный промышленный гигант нефтепродуктами, лесом, коксом, углем, черным металлом, строительными

и химическими материалами, песком и прочими грузами.

«Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».

Маловодность ударила по круизам



Минтранс опубликовал распоряжение от 11 июня 2014 года № МС-63-р «О сроках действия ограничения по осадке судов на участке Волжского бассейна внутренних водных путей». Документом предписывалось установить на участке Волжского бассейна внутренних водных путей от Городецких шлюзов № 15–16 до г. Балахна срок действия ограничения по осадке судов вследствие низких уровней воды с 11 июня 2014 года до 10 июля 2014 года. Однако за месяц ситуация с глубинами в районе Городецких шлюзов не улучшилась и Федеральное агентство морского и речного транспорта продлило ограничительный режим для судов с осадкой 2,6 м до 20 июля с дальнейшим снижением осадок до 2,5 м вплоть по 10 августа.

Природный фактор самым непосредственным образом сказался на рынке речных круизов, которые летом 2014 года рассчитывал на значительный подъем. Однако маловодность Волги, объясняемая бесснежной зимой, заставила судоходные компании сокращать программы для крупных четырехпалубных судов, а вслед за ними и трехпалубных. Между тем, именно эти теплоходы выполняют большинство длинных круизов, рассчитанных на 2–3 недели.

Так, самые известные маршруты Москва — Астрахань, Санкт-Петербург — Нижний Новгород проходят через Городецкие шлюзы, они популярны как у российских туристов, так и у иностранных, несмотря на значительную стоимость путевок. Как правило, подобные круизы покупаются заранее, и теперь компании вынуждены на ходу менять маршрутную сетку, предлагая клиентам различные варианты, включая перевозку пассажиров через шлюзы автобусами с даль-

нейшей заменой теплоходов. Разумеется, это одна из самых сложных замен, поскольку не все суда сочетаются по типу и количеству кают. Операторы пытаются компенсировать потери пассажирам за счет расширения экскурсионных программ, включения в программу дополнительных предложений. Однако, как свидетельствуют отделы продаж компаний, до 30 процентов пассажиров отказываются от круиза полностью, если им радикально меняют конечный пункт маршрута, например, с Астрахани на Санкт-Петербург, или наоборот. Более приемлемым для туристов оказывается замена судна на меньшее по размерам, способное преодолеть критический участок маршрута. В этом случае число аннуляций снижается до 10 процентов, свидетельствуют операторы.

В целом можно констатировать, что проблема маловодности Волги привела к тому, что самыми востребованными круизами лета 2014 года стали короткие маршруты на 3–4 дня, как, например,

поездки из Москвы в Тверь, Мышкин, Плес, Углич или Кострому. В некоторых компаниях каюты на такие рейсы в июле и августе раскуплены уже полностью. По сравнению с показателем прошлого года прирост продаж составил 15–20 процентов.

Что касается спроса на круизы

по Волге со стороны иностранных туристов, то, по сравнению с предыдущим годом, он снизился примерно на 15 процентов, считают игроки рынка. Эта же тенденция, к сожалению, затронула и самый популярный среди зарубежных туристов маршрут Москва — Петербург.



СЗП отметило день работников морского и речного флота

В Санкт-Петербурге прошли праздничные мероприятия, посвященные «Дню работников морского и речного флота», в рамках которых руководители и сотрудники ОАО «Северо-Западное пароходство» («СЗП») вместе с представителями морского сообщества Санкт-Петербурга возложили цветы к памятнику 300-летия Российского флота на Петровской набережной, а также посетили праздничный концерт в БКЗ «Октябрьский».

За весомый вклад в развитие отрасли 7 сотрудников пароходства были награждены ведомственными наградами Министерства транспорта РФ, 2 сотрудника представлены к наградам губернатора Санкт-Петербурга, 7 сотрудников удостоены наград Морского собрания Санкт-Петербурга, 23 работникам пароходства присвоено почётное звание «Ветеран Северо-Западного пароходства».

Ветераны — бывшие работники Северо-Западного пароходства получили к профессиональному празднику денежные премии.

5 июля ветераны и сотрудники пароходства — со своими семьями совершили увлекательную поездку на прогулочных теплоходах по реке Неве.

ОАО «Северо-Западное пароходство» входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей железнодорожные, стивидорные, судоходные и логистические компании. В состав дивизиона также входят Волжское пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.

В ОАО «СЗП» работает около 1300 человек, из них 1114 человек — работники плавсостава.

В Северо-Западном пароходстве, чья история исчисляется многими десятилетиями, немало флотских династий, передающих профессиональный опыт и мастерство от поколения к поколению.

В 2013 году на реализацию социальных проектов Северо-Западным пароходством направлено 4,36 млн рублей.

**ДОХОДЫ ОТ ФРАХТА СЗП
ВЫРОСЛИ НА 31%**

Доходы от фрахтовой деятельности ОАО «Северо-Западное пароходство» за январь-июнь 2014 года составили 2,9 млрд руб., что на 31% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе СЗП, таких результатов удалось достичь за счет достижения большей эффективности перевозок.

На 10 судов проекта DCV36 «Аметист» и 7 судов проекта RSD49 «Нева-Лидер» пришлось 0,84 млн тонн грузов. На увеличение финансовых показателей также повлияло увеличение до 68% доли высокотарифированных грузов в структуре перевозок: зерна, удобрений, черных металлов.

За отчетный период объем грузоперевозок ОАО «СЗП» снизился на 10% к уровню I полугодия 2013 года и составил 2,85 млн тонн.

Снижение, как указывается в сообщении, в основном, связано с выбытием из эксплуатации старых судов, возраст которых превышает 30 лет, а также ограничениями для речного судоходства в навигацию 2014 года.

В общей номенклатуре грузов, перевезенных флотом компании, перевозки зерна увеличились на 15% — до 0,7 млн тонн, лесных грузов — на 24%, до 0,3 млн тонн, химических и минеральных удобрений — на 16%, до 0,66 млн тонн. Перевозки черных металлов снизились на 21% — до 0,59 млн тонн.

Экспортные перевозки составили 1,3 млн тонн (-7%), импортные — 0,3 млн тонн (-37%), перевозки между иностранными портами — 1,25 млн тонн (-6%).

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 60 грузовых судов «река-море» и 10 морских судов суммарным дедеитом около 335 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет свыше 6 млн тонн. С 2011 года СЗП реализует программу обновления флота, предусматривающую замену старого флота новыми эффективными судами. За время реализации программы в работу введено 17 судов, средний возраст флота компании снизился с 22 до 14 лет.

**В «Корабелке»
состоялся праздник
выпуска инженеров ФКО**

В Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете состоялся праздник выпуска инженеров факультета Кораблестроения и океанотехники (ФКО).



Проректор по учебной и воспитательной работе, декан факультета профессор В.Н. Трякин поздравил выпускников и огласил впечатляющие цифры. В этом году ФКО окончило 106 инженеров, 50% из них зашили дипломы работы на «отлично», 40% — на «хорошо» и только 10% получили оценку «удовлетворительно».

Не менее 15% выпускников получили «красные» дипломы, которые им вручал проректор по административно-хозяйственной части А. Баудис. Он же вручил сертификаты выпускникам, признанным «Лучшими по специальностям».

Приз лучшего выпускника ФКО 2014 года получил БЕРЕЖНОЙ Константин Геннадьевич.

Начальник научно-исследовательского отдела Российского

морского регистра судоходства М.С. Бойко вручил подарки студентам, выигравшим их в карьерном конкурсе выпускников: Н.А. Ганичевой и К.Г. Бережному. А технический руководитель Арктических проектов французского классификационного судостроительного общества Бюро Веритас А.Ю. Дудаль вручил сертификаты BV двум другим победителям этого конкурса: А.Ю. Алексееву и К.Д. Овчинникову, которых поздравил представитель BV в России П.М. Лихачев.

Заведующий кафедрой Проектирования судов профессор Г.Ф. Демешко преподнес выпускнику Я.О. Роману подарок от кафедры за Лучшую дипломную работу по специальности «Кораблестроение». В ответ выпускники этой специальности вручили ему модель подводной лодки, сделанную своими руками.

**«Макаровка» учит
преподавателей
морских учебных
заведений Финляндии**

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова расширил географию своей деятельности и обучил преподавателей учебных заведений Финляндии, которые проводят подготовку студентов морских академий и колледжей, а также членов экипажей морских судов этой страны.

Подготовку в «Макаровке» прошли инструкторы тренажерных центров судоводителей и радиоспециалистов из Университета прикладных наук Кюменлакса, Колледжа дополнительного профессионального образования г. Котка и частной финской компании Maritime E.S.V.H. Oy. В общей сложности, на основании подписанного и полностью реализованного контракта обучение прошли 11 финских преподавателей, большинство из них будут работать инструкторами навигационных тренажеров.

Программа обучения была разработана Морским учебно-тренажерным центром Университета имени адмирала С.О. Макарова на базе Типового курса IMO 6.10 издания 2012 г. Подготовка проводилась коллективом преподавателей «Макаровки» в Санкт-Петербурге и в Колледже дополнительного профессионального образования г. Котка на английском языке с применением действующих морских тренажеров и с участием коллег-разработчиков тренажеров компании «Transas Technologies Ltd».

Как отметил один из проходивших обучение финских преподавателей господин Генри Вестерберг (Henry Vesterberg), «нам нужно было профессиональное обучение преподавателей, которое требуют Конвенция STCW и Европейское агентство морской безопасности. Нужно было реальное обучение, а не просто сертификат, и мы подумали, что рядом с Коткой и поблизости в Скандинавии есть единственное место, которое нам подходит, — это Морской учебно-тренажерный центр «Макаровка». Второй важной причиной выбора именно этого Университета было то, что здесь у нас много друзей, и было бы замечательно пообщаться с ними и поучиться у них».

Господин Вестерберг отметил высокий уровень преподавания. По его словам, он получил много информации и абсолютно новый взгляд на некоторые вопросы. Например, он отметил лекцию преподавателя Роба Синт Николааса об использовании навигационного симулятора. Оказалось, что в Финляндии этот вопрос освещается по-другому, и в «Макаровке» стало возможным получить совершенно новый взгляд на возможности тренажера.

В Финляндии сейчас работает всего несколько преподавателей ГМССБ, почти все они в составе первой группы прошли обучение в Университете имени адмирала С.О. Макарова и получили сертификаты. Тем не менее, в ГУМРФ есть планы формировать курсы для финских преподавателей и по другим направлениям. Новые инструкторы, которые будут приглашены вести занятия в финских тренажерных центрах, тоже смогут проходить предварительную подготовку и сертификацию в Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

«Лоцманы России на службе Отечеству»

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова при поддержке ОАО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» провел в главном здании ОАО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» презентацию проекта «Лоцманы России на службе Отечеству».

Проект направлен на сохранение национального морского наследия транспортной отрасли Российской Федерации. Автор проекта заведующая музеем ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Наталья Каралаш провела большую исследовательскую работу по поиску и систематизации материалов зарождения и становления лоцманской службы древнего Великого Новгорода, Архангельска, Санкт-Петербурга, Кронштадта. Исторические очерки, воспоминания потомков лоцманских династий, архивные документы составили основу выставки.

Санкт-Петербург задумывался и строился как обширный центр морской торговли, имен-

но здесь происходило становление военного и торгового флота, здесь появились первые судостроительные верфи, портовые сооружения, создавалась инфраструктура обеспечения безопасности мореплавания. Появилось множество профессий, связанных с организацией обеспечения и управления сложным морским транспортным комплексом.

Лоцман — одна из старейших морских профессий, ее корни уходят в глубину веков, к древней Руси и великому торговому пути «из варяг в греки». В редких изданиях можно обнаружить исторические сведения или упоминания о кормниках Великого Новгорода, водоходцах Днепра, корабельных во-



жах Архангельска, лоцманах Санкт-Петербурга. К приходящим с моря купцам первыми представителями государства на борт иностранного судна поднимались знатоки морских дорог — водоходцы, кормники, вожи, лоцманы. Только они знали путь, по которому судно с наименьшими потерями может войти в порт. Именно по этим специалистам и складывалось у иностранных гостей мнение о порте, о городе, о государстве.

Все это отражено в экспозиции выставки.

Впервые в истории лоцманского дела России зрителям представлена столь обширная экспозиция, воссоздающая основные ключевые моменты лоцманских эпохи и переходные этапы в жизни нашего Отечества. Состоит экспозиция из трех разделов: «Корабельным вожам Архангельска 400 лет», «Лоцманам Петра Великого 300 лет» и «Лоцманам Коронной службы Кронштадта 150 лет» и охватывает временной период с 1613 по 1935 годы. Она дополнена инсталляциями из документов по Архангельскому лоцманскому Обществу и подлинными предметами из рабочего кабинета лоцмана Кронштадтского лоцманского Цеха Михаила Матвеевича Прокофьева.

10 августа 2014 года исполняется 150 лет со дня образования Цеха Кронштадтских лоцманов, созданного в 1864 году для проводки коммерческих судов Крон-

штадтского порта. Авторами проекта выявлен объект культурного наследия — Лоцманское селение. Это место корпоративного проживания Цеха Кронштадтских лоцманов, образованное во второй половине XIX века. 53 здания и строения уникального архитектурно-градостроительного комплекса сохранились в целостном виде, на южном берегу Финского залива в поселке Лебяжье Ленинградской области. Сегодня объекты предстают перед современниками и как ценность архитектурного наследия исчезающих деревянных строений, и как зримые хранители среды обитания наших предков, оказывавших влияние не только на развитие этого прибрежного региона, но и на морскую историю государства в целом. История Лоцманского селения — это маленькая неотъемлемая часть великого исторического пути нашего государства.

Выставка работает до 1 октября 2014 года. Экскурсии по выставке бесплатные.

Льготы ОЭЗ нужны всем предприятиям

Ассоциация судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области представила свои предложения в Федеральное собрание России

Ассоциация судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области предложила распространить льготы, полагающиеся резидентам особых экономических зон судостроительного типа, на все предприятия отрасли.

Как сообщил корреспондент «Водного транспорта», побывавший на заседании Ассоциации в Крыловском государственном науч-

ном центре в Санкт-Петербурге, соответствующие предложения уже направлены на рассмотрение в Федеральное собрание России.

Как пояснил в ходе заседания представитель руководства судостроительного завода «Пелла» (Ленинградская область) Илья Вайсман, речь идет о льготах, касающихся уплаты НДС, а также пошлин и сборов при ввозе иностранного оборудования, которое не производится на территории России и необходимо для организации производства.

При этом, по мнению Вайсмана, необходимо создать единый сайт, на котором выкладывались бы заказы на приобретение такого оборудования. Это позволило бы российскому бизнесу, государственным структурам и контролирующим органам анализировать ситуацию на рынке и принимать решения о локализации соответствующих производств.

Аналогов нет

ЗАО «СММ» изготовило три порталных монтажных крана для судостроительных верфей Санкт-Петербурга.

Сборка трех порталных монтажных кранов производства российской машиностроительной компании ЗАО «СММ» проходит на территории ОАО «Адмиралтейские верфи» и ООО «Балтийский завод-Судостроение». Технические характеристики двух машин — это краны с максимальной вылетом стрелы 66 м, максимальной грузоподъемностью 100 тонн на вылете стрелы 45 м и высотой подъема 50 м, не имеют аналогов в истории отечественного краностроения.

Как сообщили «Водному транспорту» в компании «СММ», до этого момента краны отечественного производства с подобными характеристиками в судостроительную отрасль не поставлялись, в основном на верфях эксплуатировалось грузоподъемное оборудование, изготовленное в Германии и Финляндии.

Конкурентные преимущества кранов, положивших начало реализации государственной программы импортозамещения в судостроении, прежде всего, заключаются в увеличенной жесткости металлоконструкций портала и эксплуатационной надежности узлов и механизмов, которые значительно превосходят аналогичные краны зарубежного производства. Так, в частности, в соответствии с пожеланием заказчика увеличен диаметр опорно-поворотного устройства, являющегося одним из основополагающих узлов крана. Типоразмер подшипника гарантирует срок его службы, сопоставимый со сроком жизненного цикла машины, по нормативам составляющий 25 лет. Кроме того, специалисты ЗАО «СММ» применили и другие оригинальные технические решения, делающие конструкцию крана более ремонтпригодной.

Новый контракт ВСЗ с Arctech Helsinki Shipyard

Выборгский судостроительный завод 10 июля 2014 года заключил субподрядный контракт с верфью Arctech Helsinki Shipyard на поставку блоков для дежурно-спасательного судна. Об этом сообщает перс-служба ВСЗ.

Судно строится по проекту компании Aker Arctic, которая является одним из ведущих конструкторских бюро в сфере проектирования судов ледового класса.

В рамках контракта ВСЗ поставит более 4 тыс. тонн металлоконструкций корпуса.

Отмечается, что в ближайшее время ожидается заключение контрактов с Arctech Helsinki Shipyard на поставку металлоконструкций еще для двух дежурно-спасательных судов.

ОАО «Выборгский судостроительный завод» — верфь с более чем шестидесятилетним опытом работы в области коммерческого и военного судостроения. С момента основания (1948 год) заводом построено более 200 судов различного назначения, 9 морских

буровых платформ и 105 модулей верхних строений платформ для разработки нефтегазовых месторождений. С 2012 года ВСЗ входит в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Arctech Helsinki Shipyard Inc. создана в декабре 2010 как совместное предприятие (50/50) ОАО «ОСК» и финского филиала южнокорейского судостроительного концерна STX. Компания специализируется на строительстве судов для работы в суровых условиях Арктики, например, ледоколов и других морских и специальных судов. Предприятие является лидером в разработке и применении технологических инноваций и имеет почти 150-летний опыт в судостроении. В компании работают около 400 сотрудников.

Первый за двадцать лет

На Ярославском судостроительном заводе состоялся торжественный спуск головного танкера-бункеровщика ледовой категории Лед 30. Серия из трех речных танкеров-заправщиков проекта RT18 строится по заказу ФКУ «Речводпуть» Федерального Агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. Головное судно предназначено для Камского ГБУ. Закладка киля была осуществлена 13 марта 2013 года.

Танкеры-бункеровщики для российских рек не строились 20 лет. А те, что сейчас работают, имеют средний возраст около 40 лет и значительный износ корпуса, систем, машин и механизмов, отмечает проектант судна — Морское инженерное бюро. Ярославский судостроительный завод имеет многолетний опыт строительства речных танкеров. С середины 1990-х годов предприятие построило для Газпрома серию речных танкеров проекта 14891 нижегородского КБ «Вымпел».

Новый танкер-бункеровщик предназначен для приема с берега или другого судна, перевозки, выдачи на берег или другое судно нефтепродуктов с температурой вспышки свыше 60 °С. Предусмотрена перевозка дизельного топлива, смазочного масла вязкостью до 50 Cst при 50 °С.

Район плавания — внутренние водные пути России, соответствующие району плавания О.2.0.

Танкер-бункеровщик представляет собой стальное однопалубное самоходное двухвинтовое судно с надстройкой бака и юта, с тран-

цевой кормовой оконечностью, с главными двигателями и жилой рубкой в кормовой оконечности, с двойным дном, двойными бортами и тронком в районе грузовых танков и носовым подруливающим устройством.

Вместимость грузовых танков для дизельного топлива — около 526 м³; Вместимость грузовых танков для масел — около 56 м³; Вместимость отстойных танков — 26 м³; Объем балластных танков — 521 м³; Производительность грузовых насосов для дизельного топлива — 50 м³/час каждый.

Для предотвращения загрязнения окружающей среды в случае разлива груза при проведении грузовых операций, на судне предусмотрен судовый комплект по борьбе с разливом нефти (БРН).

Грузовая система обеспечивает закрытый прием груза береговыми средствами и выдачу груза судовыми погружными насосами. Система предусматривает грузовые операции по погрузке и выгрузке одновременно для 4-х сортов груза: двух сортов дизельного топлива и двух сортов смазочного масла.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ДИВИДЕНДЫ

«КРАСНОГО СОРМОВА» ПРЕВЫСИЛИ 100 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО «Завод «Красное Сормово» направит 102,2 млн рублей на выплату дивидендов за 2013 год, что составляет 16,3% чистой прибыли. Данное решение приняли акционеры завода на общем годовом собрании, на котором был утвержден годовой отчет и годовая бухгалтерская отчетность.

Выручка от продаж завода за 2013 год составила 3 млрд, 218,682 млн рублей. Чистая прибыль — 627,136 млн рублей. 360 млн рублей будут направлены на пополнение оборотных средств, 119,8 млн рублей — на инвестиции, в том числе, на техническое перевооружение производства, 45,1 млн рублей — на выплаты социального характера.

ПРЕЗИДЕНТ ОСК ПОСЕТИЛ «СЕВЕРНУЮ ВЕРФЬ»

Первый рабочий визит президента Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов провел 24 июня 2014 года на ОАО Судостроительный завод «Северная верфь». В ходе совещания на заводе были рассмотрены вопросы модернизации производства предприятия и ход выполнения государственного оборонного заказа.

ЕДИНЫЙ СТЕНД ИСПЫТАНИЙ

«Крыловский государственный научный центр» (Крыловский ГНЦ) и «Центр судостроения «Звездочка» планируют сотрудничать в создании единого стенда по испытанию и сертификации систем электродвижения и пропульсивных комплексов, а также мониторинга их функционирования для выбора оптимальных режимов эксплуатации. В настоящее время в Крыловском ГНЦ уже ведется строительство электротехнического стенда для испытаний систем электродвижения судовых валовольных мощностью до 40 МВт, а на «Звездочке» проектируется стенд комплексного испытания движительно-рулевых колонок совместно с системой электродвижения мощностью до 9 МВт.

КООПЕРАЦИЯ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» обсудил с Nordic Yards (Германия) возможности кооперации по строительству рыболовных судов. В настоящее время группа специалистов по коммерческому судостроению ПСЗ «Янтарь» ведет работу с авторитетными проектными компаниями Европы и России по подбору оптимальных проектов рыболовных траулеров для ряда ведущих российских рыбодобывающих предприятий.

«КРАСНОЕ СОРМОВО» СДАЛ ТАНКЕР «ЛЕДИ ЛЕЙЛА»

«Красное Сормово» сдал «сверхполный» танкер проекта RST27 дедевтом в море/реке около 7022/5420 тонн «Леди Лейла». Судно построено по заказу компании «Альфа-лизинг» для компании «Курганнефтепродукт» («Таганрогский Мазутный Терминал», входит в состав ISR Транс). Проект RST27 разработан Морским инженерным бюро.

Большие парусники бороздят Северное море



Стартовала одна из самых престижных регат мира — THE TALL SHIPS» RACES 2014 — МЕЖДУНАРОДНАЯ ГОНКА БОЛЬШИХ ПАРУСНИКОВ. В ней участвуют около восьмидесяти судов из 14 стран, в том числе российский фрегат «Мир». Как напомнили «Водному транспорту» в ГУМРФ им. адм. Макарова, которому принадлежит это учебное парусное судно, «Мир» является самым быстроходным УПС на планете.

Первый этап гонки стартовал в нидерландском порту Харлингген 12 июля. Это первое мероприятие Tall Ships в Харлинггене и самое впечатляющее событие года в северном регионе страны. Парусники ожидал самый дружелюбный прием.

В порту Харлингген члены экипажа и курсанты принимали участие в торжественном построении при прибытии и убытии судна. Парусник прошел в составе праздничного парада участников регаты, который восторженно встречали жители и гости города.

Курсанты фрегата приняли участие во всех видах спортивных

состязаний, заняв первые места в волейболе и перетягивании каната, вторые места — в футболе и гребле.

Как сообщили в университете, «Мир» прекрасно взял старта. Экипаж совершает сложные маневры в связи со встречным штормовым ветром. Планируется вскоре пройти рядом с портом Эсбьерг на побережье Дании. Курс — на Фредерикстад (Норвегия).

Как сообщили организаторы гонок, во Фредерикстаде участников соревнований ожидает широкая культурная и социальная программа. В частности, команды смогут на четыре дня забыть

о гонках и совершить круиз в Берген — этот маршрут является одним из самых популярных в Норвегии.

Финальный этап гонки со 2 по 5 августа предполагает переход из Бергена в Эсбьерг, где состоится настоящий морской праздник, который станет событием года.

Парусник «Мир» построен в 1987 году и стех пор является плавучей школой как для курсантов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова), так и для учащихся других учебных заведений России и зарубежных стран.



ГУМРФ награжден Почетным знаком

Российским государственным военным историко-культурным центром при Правительстве Российской Федерации Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова награжден Почетным знаком «За активную работу по патриотическому воспитанию граждан Российской Федерации». Командование университета выразило глубокую признательность историко-культурному центру за высокую оценку деятельности вуза в сфере патриотического воспитания.

Как сообщили «Водному транспорту» в ГУМРФ, «сегодня выполнение Государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011–2015 годы» является одним из приоритетных направлений в учебно-воспитательном процессе университета». Плодотворно

осуществляет свою деятельность созданный в 2013 году Центр патриотического воспитания курсантов и студентов, который входит в общую структуру воспитательной работы, организует и координирует всю патриотическую работу в вузе. Только в 2014 году сотрудники и учащиеся университета приня-

ли активное участие более чем в 120 мероприятиях патриотической и военно-патриотической направленности, включая волонтерское движение, военно-поисковую работу, комплекс мероприятий к 300-летию победы русского флота в Гангутском сражении, обеспечение Олимпиады в Сочи.





Трубы встали на ПОТОК

«Донречфлот» доставил в Болгарию трубы для строительства «Южного потока»



ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) приступило к перевозкам труб большого диаметра для строительства газопровода «Южный поток». Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор ДРФ Василий Филиппович.

Всего по контракту в 2014 году судоходная компания доставит 75 тыс. тонн данного груза, отметил топ-менеджер.

Первая партия объемом 8 613 тонн груза (10 км труб большого диаметра) была отправлена в июне 2014 года. Теплоходы ОАО «Донречфлот» — «Волжский-45» и «Волжский-49» — доставили трубы из Усть-Донецкого порта (УДП, входит в Азово-Донское пароходство) в болгарский порт Бургас.

По словам Василия Филипповича, за погрузкой и разгрузкой судов с трубами для «Южного потока» осуществляется особенно тщательный контроль, экипажи получили специальные инструкции, поскольку к газопроводу, который пройдет по дну Черного моря, предъявляются повышенные требования безопасности.

В июле суда «Донречфлота» продолжат доставку труб из УДП в Бургас.

Напомним, трубы большого диаметра поступают в Усть-Донецкий порт железнодорожным транспортом из города Выксы Нижегородской области. Выпускает трубы для строительства газопровода Объединенная металлургическая компания (ОМК) на Выксунском металлургическом заводе из прошедшего специальную сертификацию стального проката, импортируемого из ЕС. В соответствии с техническими требованиями трубы имеют диаметр 813 мм (32 дюйма), толщину стенки 39 мм, с внутренним и полипропиленовым внешним покрытием. Длина каждой — 12 метров.

«Южный поток» — российско-итальяно-французско-немецкий проект газопровода, который

пройдет по дну Черного моря из Анапского района в болгарский порт Варну.

«Донречфлот» — крупнейшая судоходная компания на юге России, оператор внутреннего флота и судов «река-море» плавания Азово-Донского пароходства. Речные суда компании осуществляет доставку сухих, навалочных, генеральных, негабаритных грузов до любых портов европейской части России и морских портов Астрахань, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, а также на рейдовую стоянку порта Кавказ. Основные грузопотоки флота «река-море» плавания проходят через морские порты Европы, Ближнего Востока, Северной Африки, Каспия. Под управлением компании работает более 70 единиц судов дедвейтом до 7000 тонн. Ежегодно флотом компании перевозится более 3 млн тонн грузов.

Итоги полугодия

Июньское снижение в морском порту Таганрог не отразилось на единодушном росте грузооборота и судооборота Ростова-на-Дону, Азова и Таганрога по итогам шести месяцев 2014 года.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в июне 2014 года вырос на 3,5% по сравнению с аналогичным показателем июня 2013 года и составил 1 млн 902 тыс. тонн грузов. Погрузка увеличилась на 7,5%, до 646 тыс. тонн, транзит — на 6%, до 1 млн 99 тыс. тонн грузов. Выгрузка, напротив, продемонстрировала снижение на 21%, до 156 тыс. тонн грузов.

По итогам шести месяцев 2014 года порт Ростов-на-Дону обработал 7 млн 50 тыс. тонн грузов, что на 12% превышает соответствующий показатель 2013 года. Погрузка составила 3 млн 852 тыс. тонн (+11%), транзит — 2 млн 569 тыс. тонн грузов (+33%). Как и в июне, в I полугодии 2014 года сократилась выгрузка (–30,5%), в итоге она составила 629 тыс. тонн грузов.

За период январь-июнь текущего года номенклатура обрабатываемых грузов была преимущественно представлена нефтью и нефтепродуктами (31,7%), незерновыми навалочными грузами

(25,7%), зерновыми грузами навалом (9,3%), металлоломом (9%), углем и коксом навалом (8,5%), генеральными грузами (8,5%) и пищевыми грузами наливом (3,6%).

Служба капитана порта Ростов зарегистрировала 749 приходов и 755 отходов судов в июне 2014 года против 661 прихода и 663 отхода судов год назад. По итогам шести месяцев текущего года также наблюдается положительная динамика судооборота: если за отчетный период 2013 года было 2025 приходов и 2083 отхода судов, то в 2014 году — 2486 приходов и 2534 отхода судов.

«В июне 2014 года статистика морского порта Ростов-на-Дону продолжает демонстрировать увеличение судооборота на 13,9% и общего грузооборота на 3,5% в связи с увеличением транзитного судопотока и ростом экспортных грузов по сравнению с аналогичным периодом 2013 года. Рост наблюдается по перевалке зерновых грузов на 117,5%, незерновых навалочных грузов на 6,4% в сравнении с июнем про-

шлого года, — пояснил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко. — По итогам I полугодия 2014 года отмечается увеличение как судооборота (+21,6%), так и общего грузооборота. Рост связан с увеличением транзитного судопотока и объема экспортных грузов».

Морской порт Азов в июне текущего года обработал 1 млн 294 тыс. тонн различных грузов, что на 10,5% превышает соответствующий показатель годичной давности. Снижение отмечено только по импорту грузов: минус 9% и 67 тыс. тонн грузов. Экспорт вырос на 11%, до 360 тыс. тонн, транзит — на 12%, до 867 тыс. тонн грузов.

Грузооборот Азова в I полугодии 2014 года увеличился на 17,5% к показателю 2013 года и составил 4 млн 630 тыс. тонн грузов. Произошло значительное увеличение (+49%) экспорта, который по итогам шести месяцев т.г. составил 2 млн 258 тыс. тонн грузов. Транзит остался на прежнем уровне (2 млн 113 тыс. тонн грузов; +0,5%). Напротив, отрицательная динамика наблюдалась по импорту (259 тыс. тонн; –19%).

В номенклатуре грузов преобладали нефтепродукты, зерновые и уголь, уточнил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Как июньский, так и полугодовой судооборот порта Азов

показал рост. В июне 2014 года администрация порта Азов зарегистрировала 528 приходов и 539 отходов судов, годом ранее — 514 приходов и 509 отходов судов. По итогам I полугодия текущего года было 1853 прихода и 1868 отходов судов против 1678 приходов и 1682 отходов судов за аналогичный период 2013 года.

«Рост грузооборота и судооборота порта Азов в июне и первом полугодии 2014 года обусловлен увеличением экспорта грузов и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в июне 2014 года составил 160 тыс. тонн грузов, что на 20% ниже аналогичного показателя прошлого года. Судооборот также показал отрицательную динамику: если в июне 2013 года было зарегистрировано 76 приходов и 71 отход, то за аналогичный период этого года — 66 приходов и 66 отходов судов.

Напротив, по итогам I полугодия 2014 года морской порт Таганрог увеличил грузооборот на 11%, до 1 млн 199 тыс. тонн грузов. За период январь-июнь 2014 года администрация порта зарегистрировала 403 прихода и 413 отходов судов. Для сравнения — по итогам шести месяцев 2013 года было 392 прихода и 394 отхода судов.

Река продолжила рост

Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в июне 2014 года вырос на 5,6%. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в бюджетном учреждении.

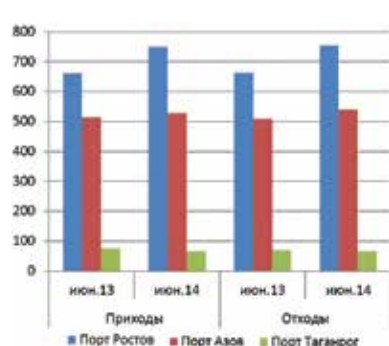
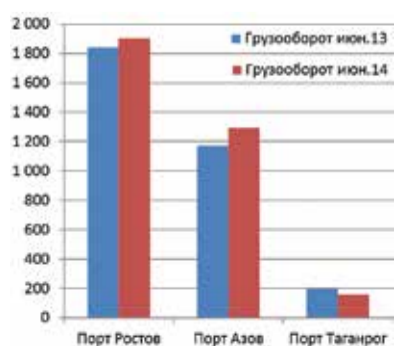
Общий грузооборот в Азово-Донском речном бассейне в июне 2014 года составил 2 млн 174 тыс. тонн грузов, что на 5,6% превышает аналогичный показатель прошлого года.

В отчетный период текущего года в номенклатуре грузов преобладали вакуумный газойль (549 тыс. тонн; 25,3%), мазут (513 тыс. тонн; 23,6%), сера (266 тыс. тонн; 12,2%), дизельное топливо (200 тыс. тонн; 9,2%) и щебень (148 тыс. тонн; 6,8%).

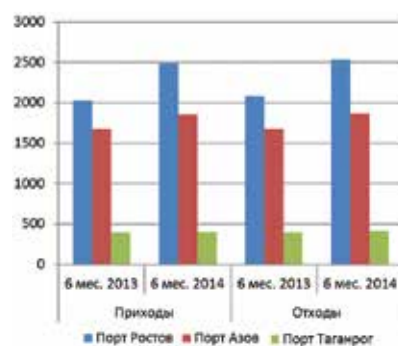
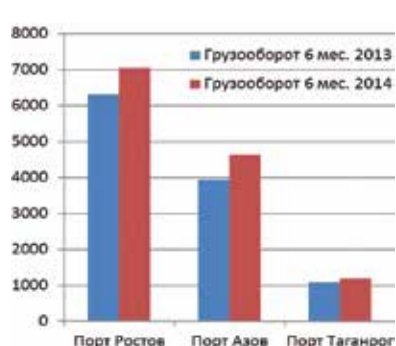
Судопоток также продемонстрировал положительную динамику. В июне 2014 года было зарегистрировано 1274 единицы судов и составов: 615 в движении вниз и 659 в движении вверх. Для сравнения — в июне 2013 года судопоток составил 1015 единиц судов и составов (506 в движении вниз и 509 — вверх).

«Рост показателей грузооборота в июне 2014 года связан с увеличением загрузки судов и количества груженых рейсов, — отметили в Азово-Донской бассейновой администрации. — По-прежнему сохраняется тенденция к увеличению судопотока, переназначенного с северных направлений на южные».

ПОКАЗАТЕЛИ ИЮНЯ



ПОКАЗАТЕЛИ ПОЛУГОДИЯ





Гидроузел готовят в программу

Азово-Донская бассейновая администрация совместно с Росморречфлотом готовит пакет документов для включения проекта строительства Багаевского гидроузла в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России до 2020 года».

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев и заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк после рабочего совещания в Ростовской области.

Необходимость строительства Багаевского гидроузла на Нижнем Дону еще раз обсуждалась на рабочем совещании с участием министра транспорта Ростовской области Виталия Кушнарева, заместителя министра транспорта РО Евгения Лебедева.

Сергей Гайдаев отметил, что на сегодняшний день имеются предпроектные разработки, инвестиционный паспорт проекта, проведены общественные слушания и заседание круглого стола, получено заключение Экспертного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта. В настоящее время готовится пакет документов для

соответствующего обращения в Правительство Российской Федерации по включению проекта строительства Багаевского гидроузла в ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2020 года».

«Этот гидроузел сейчас необходим для того, чтобы решить проблему, связанную с лимитирующими участками на Нижнем Дону. Его строительство обеспечит надлежащие глубины, и, соответственно, будет возможно более эффективно использовать Цимлянское водохранилище, сбросы которого регулируют этот лимитирующий участок», — пояснил Виктор Вовк.

Заместитель руководителя Росморречфлота добавил, что необходимо устранить лимитирующий участок на Нижнем Дону, поскольку проблема, связанная с ограничением проходимости осадки судов, которая сегодня наблюдается в Волжском бассейне, может возникнуть и в Азово-Донском бассейне.



Работа на пределе

Волго-Донской канал работает на пределе своей пропускной способности, управление движением флота осуществляется практически в ручном режиме. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк по итогам рабочих совещаний в Ростовской области.



«На сегодняшний день мы констатируем, что дошли до предела пропускной способности Волго-Дона, работаем практически в ручном режиме», — отметил Виктор Вовк. По его словам, шлюзы на Волго-Донском канале работают круглосуточно, осуществляется максимально возможное количество шлюзований в сутки (от 30 до 33). Несмотря на это, количество флота превышает пропускную способность канала, поэтому особое внимание сегодня уделяется вопросам безопасности судоходства.

В частности, ход навигации на ВВП с учетом увеличения судопотока обсуждался 26 июня на совместном совещании с участием Национальной палаты судоходства, Росморречфлота, Азово-Донской и Волго-Донской бассейновых администраций, администраций морских портов Ростов-на-Дону и Азов, а также судоходных компаний, осуществляющих перевозки в Азово-Донском и Волго-Донском бассейнах. «Это совещание и было посвящено вопросам безопасности судоходства с учетом необходимости расстановки флота и регулирования движения судов,

для максимально эффективного их прохождения через два бассейна», — уточнил заместитель руководителя Росморречфлота.

Виктор Вовк пояснил, что резкий рост судопотока обусловлен рядом факторов, в том числе ранним открытием навигации и переориентацией части грузопотоков с северо-запада на юг. «Все судовладельцы планируют максимальное количество грузов провозить по большой воде, после прохождения паводка, чтобы успеть до летних месяцев, когда традиционно наблюдается снижение уровней воды. Это связано и с регулированием работы водохранилищ. Соответственно, все стараются быстрее сделать тот задел, который будет гарантировать выполнение контрактов», — объяснил заместитель руководителя Росморречфлота.

Сейчас стоит задача, чтобы суда, заходящие с моря и наоборот в канал, могли максимально быстро идти, а не скапливаться на рейдах. Капитаны и руководители администраций речных бассейнов обеспечивают надлежащие условия для нахождения флота на рейдах при прохождении канала.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Транспорт в цифрах

Объем перевозок грузов и пассажиров организациями транспорта Ростовской области в январе-мае 2014 года снизился. Об этом свидетельствуют данные официального доклада Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по РО (Ростовстата).

Региональные организации транспорта за период январь-май 2014 года перевезли 15 млн 17,5 тыс. тонн грузов, что на 2,8% ниже уровня 2013 года. Снижение отмечено по грузоперевозкам железнодорожным (8 млн 955,8 тыс. тонн грузов; - 7,1%) и автомобильным (2 млн 743,8 тыс. тонн грузов; -9,1%) транспортом. Напротив, за отчетный период увеличились перевозки грузов внутренним водным транспортом на 24,3% и составили 2 млн 696 тыс. тонн грузов.

Пассажирские перевозки по итогам четырех месяцев текущего года демонстрируют отрицательную динамику. Железнодорожным транспортом было перевезено 7 млн 139,9 тыс. человек (-7,4%), автомобильным — 123 млн 816 тыс. человек (-7,5%), внутренним водным — 129,2 тыс. человек (-3,5%).

Динамика ВЭД

Внешнеторговый оборот Ростовской области по итогам января-мая 2014 года снизился на 9% в динамике к аналогичному показателю и составил \$2 млрд 709,6 млн. Такие цифры приводятся в докладе Ростовстата со ссылкой на данные Южного таможенного управления.

Экспорт за отчетный период 2014 года составил \$1 млрд 517,1 млн, что лишь на 0,1% ниже показателя 2013 года. Примечательно, что сократился экспорт в страны дальнего зарубежья (\$1 млрд 238,3 млн; -6,5%). Напротив, в страны СНГ экспорт увеличился на 43,8% и составил \$278,7 млн.

Основными странами-экспортерами из Ростовской области выступали Турция, Швейцария, Украина и Египет.

В структуре экспорта преобладали продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (47,4%), продукция топливно-энергетического комплекса (28%), продукция машиностроения (11%), металлы и изделия из них (10%).

Отмечено общее снижение импорта на 18,3%, до \$1 млрд 192,6 тыс. тонн. В страны дальнего зарубежья было отправлено товаров на \$742,5 млн (-12,9%), в страны СНГ — на \$450 млн (-25,9%).

Наибольшая доля импорта пришлось на Украину, Китай и Турцию.

В структуре импорта преобладали продукция машиностроения (43,5%), металлы и изделия из них (16%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (10,7%), продукция химического комплекса (10,2%) и легкой промышленности (8,4%).

Субмарине дали воду

Дизель-электрическую подводную лодку «Ростов-на-Дону» спустили на воду. Об этом сообщил официальный портал Администрации Ростова-на-Дону.

Новейшую субмарину «Ростов-на-Дону» спустили на воду 26 июня на судостроительном заводе «Адмиралтейские верфи». Закладка подводной лодки состоялась 21 ноября 2011 года.

«Выбор названия субмарины был обусловлен заслугами Ростовской области в поддержке кораблей Черноморского флота в непростые 90-е годы. Между тем, добиться того, чтобы лодку назвали именем донской столицы, было довольно сложно, так как городов-претендентов было очень много», — отмечается в сообщении.

По словам заместителя председателя городской Думы Сергея Шереметьева, такое решение принято с учетом того, что Ростов-на-Дону является городом воинской славы и портом пяти морей.

Подлодка «Ростов-на-Дону» отличается бесшумностью хода, наличием мощного ракетно-торпедного вооружения, современных систем навигации и связи. Ее предельная глубина погружения составляет 300 м, максимальная скорость подводного хода — 20 узлов, автономность плавания — 45 суток.

По словам капитана второго ранга Андрея Адамского, экипаж на новую субмарину практически сформирован и в ближайшее время будет проходить интенсивную боевую подготовку. Примечательно, что в команде из 56 моряков семеро являются жителями Ростовской области.

Напомним, строительство серии из шести подводных лодок модифицированного 636 проекта стало началом реализации долгосрочного плана Министерства обороны РФ по восстановлению



боевой готовности Черноморского флота и программы совершенствования дизель-электрических лодок для ВМФ России.

Все шесть кораблей данной серии названы в честь городов, носящих почетные звания города-героя или города воинской славы. Первая подводная лодка «Новороссийск», спущенная

в ноябре 2013 года, завершает заводские ходовые испытания. Третья субмарина «Старый Оскол» готовится к спуску на воду. В феврале 2014 года состоялась закладка четвертой лодки «Краснодар». В октябре будут заложены еще две субмарины: «Великий Новгород» и «Колпино».

Спасание продумано до мелочей

ОАО «Донречфлот» разработало процедуру и план по подъему людей из воды. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходства ДРФ Владимир Калашников.

В соответствии с правилом 17-1 главы III Морской конвенции СОЛАС, которое вступает в силу с 1 июля 2014 года, дирекция по безопасности судоходства ДРФ разработала процедуру и план по подъему людей из воды.

«Процедура описывает методы и правила подъема людей из воды на всех этапах: планирование спасания, подход судна к району бедствия, подъем человека из воды, оказание первой медицинской помощи пострадавшему, его дальнейшая

транспортировка, — рассказал Владимир Калашников. — Все этапы подробно описаны и снабжены иллюстрациями: схемами и рисунками».

К процедуре прилагается план по подъему людей из воды. Этот документ разрабатывается индивидуально для каждого судна с учетом его специфики и наличия на борту спасательных средств.

«Данные документы обеспечивают капитана и других членов экипажа четким руководством и развернутыми правилами орга-

низации подъема людей из воды. Процедура разработана таким образом, чтобы при максимальной эффективности операции по подъему людей из воды риски для членов экипажа, задействованных в спасании, были минимальными. Судовой план должен облегчить подъем пострадавшего на судно и при этом минимизировать риск получения им травм в процессе спасания», — пояснил директор по безопасности ОАО «Донречфлот».

Процедура и план по подъему людей из воды рассылаются по

всем теплоходам судоходной компании. Кроме того, в процессе внедрения этих документов будут проведены учения на судах компании, отработаны методы подъема людей из воды.

Разработанные дирекцией по безопасности процедура и план по подъему должны быть одобрены Российским морским регистром судоходства (РМРС), добавил Калашников. Их наличие и соответствие требованиям МК СОЛАС будет учитываться и при дальнейших освидетельствованиях судов компании.



Учет и контроль

Государственный портовый контроль Азово-Донского речного бассейна провел 350 проверок судов в I полугодии 2014 года. Об этом сообщил капитан бассейна Александр Тараненко.

За аналогичный период прошлого года было организовано 346 проверок судов.

По результатам проверок в I полугодии текущего года было временно задержано 10 судов, по итогам 6 месяцев 2013 года — 20 судов.

«В прошлом году преимущественно причиной задержания судов было отсутствие судовых документов, а также несоответствие судов и их оборудования техническим требованиям. В 2014 году теплоходы задерживались в основном из-за несоответствия судов и их оборудования техническим требованиям», — уточнил Александр Тараненко.



УЧИТЬСЯ ВПРОК

Комплексные учения по локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов провел Ростовский филиал ФГУ «АМП Таганрог» на акватории морского порта Ростов-на-Дону.

По словам капитана морского порта Ростов-на-Дону Павла Захарченко, учения проводились с целью подтверждения достаточности сил и средств в морском порту Ростов-на-Дону для локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов и совершенствования системы взаимодействия с государственными контрольными органами и сторонними организациями при ликвидации последствий.

«Первостепенное значение для нас имеет предупреждение аварийных ситуаций, ведь легче не допустить ЧС, чем бороться с последствиями, но вместе с тем, сколько бы усилий ни было приложено к предотвращению возможных катастроф, мы всегда должны учитывать все риски и быть готовыми к ликвидации их последствий», — пояснил Захарченко.

В рамках учений отработались практические навыки привлекаемого аварийно-спасательного формирования Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба», действия оперативных дежурно-диспетчерских служб и участников взаимодействия в ходе аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий нефтеразлива.

По легенде учений на Кумженском рейде произошло столкновение судов, в результате на танкере были повреждены два смежных танка, предполагаемый разлив мог составить около 2000 тонн. Экипаж аварийного танкера действовал согласно «Судовому плану чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью», но аварию не удалось ликви-



ровать силами команды судна. Капитан судна проинформировал службу капитана морского порта Ростов-на-Дону о необходимости привлечения дополнительных сил и средств для ликвидации аварийной ситуации.

Оперативно к месту столкновения были направлены дежурные силы и средства Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба», а также дополнительно задействованы силы и средства аварийно-спасательного формирования ОАО «ЮРЦАСЭО».

В соответствии с планом АРН Ростовского филиала ФГУ «АМП Таганрог» был развернут штаб, координирующий все этапы работ. В оперативный штаб вошли представители ГУ МЧС России по Ростовской области, Департамента по предупреждению и ликвидации ЧС, Департамента Росприроднадзора по ЮФО, ЛО МВД России в порту Ростов-на-Дону, пограничного управления ФСБ России по Ростовской области, Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Возглавил штаб капитан порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

Одновременно к ликвидации

учебного разлива нефтепродуктов приступили поисково-спасательная служба на воде Департамента по предупреждению и ликвидации ЧС, пожарный катер «Вьюн-13» ГУ МЧС России по Ростовской области, ФКУ «Центр ГИМС МЧС России по Ростовской области», специализированные суда компаний ООО «Бизон», ООО «Портофлот» и ООО «Цезарь-Ойл».

Общими усилиями условный разлив нефтепродуктов был локализован и ликвидирован.

«Проведенные учения позволили собрать необходимые данные для анализа и дальнейшего совершенствования действий по реагированию на чрезвычайные ситуации, не ограничиваясь разливами нефтепродуктов. Конечно, в ходе учений были выявлены и некоторые недостатки, над которыми мы будем работать. В целом цели комплексных учений достигнуты, поставленные задачи выполнены, каждый элемент учений в отдельности и весь комплекс отработанных мероприятий выполнен успешно, с учетом требований нормативов, предусмотренных законодательством РФ», — подчеркнул Павел Захарченко.





100 лет река на службе

Празднование 100-летия со дня ввода в эксплуатацию Северско-Донецкой шлюзованной системы состоялось 27 июня в Ростовской области.

Торжественное мероприятие состоялось в поселке Усть-Донецкий Ростовской области. В праздновании приняли участие представители Росморречфлота, Министерства транспорта Ростовской области, ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация», администраций морских портов Ростов-на-Дону и Азов, администраций Константиновского, Усть-Донецкого и Семикарарского районов Ростовской области, судоходного и стивидорного бизнеса региона.

Руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев отметил, что хотя система изначально была создана для развития судоходства и перевозок каменного угля из Донбасса, за время своего существования она выполняла самые разные функции, но неизменно приносила пользу жителям региона. Например, в годы Великой Отечественной войны являлась дополнительным водным препятствием для фашистских войск.

«Сегодня идет реконструкция Северско-Донецкой шлюзованной системы, которая должна завершиться в 2019 году. После нее, я надеюсь, эти гидротехнические сооружения будут востребованы и прослужат еще как минимум 100 лет!» — подчеркнул Сергей Гайдаев.

Заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк выступил с поздравлением от имени Федерального агентства морского и речного транспорта. «Главным капиталом, обеспечивающим функционирование водных путей и гидросооружений Северско-Донецкой шлюзованной системы, является сплоченный коллектив инженерно-технических работников и эксплуатационный персонал гидроузлов», — подчеркнул Вовк.

Отличившимся сотрудникам администраций бассейнов

внутренних водных путей и предприятий отрасли вручили ведомственные награды в рамках празднования.

Кульминацией праздника стала закладка и освящение памятного камня в честь 100-летия Северско-Донецкой шлюзованной системы на старейшем — втором — гидроузле.

Напомним, проект строительства СДШС в целях улучшения условий судоходства на Юге России был одобрен Министерством путей сообщения Российской империи в



Поздравляем награжденных

В рамках празднования 100-летия Северско-Донецкой шлюзованной системы награды были вручены передовикам воднотранспортного комплекса Ростовской области.

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на морском и внутреннем водном транспорте в соответствии с приказом Министерства транспорта РФ № 202н от 20.06.2014 отмечены работники ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Почетной грамотой Министерства транспорта РФ награжден электрогазосварщик гидроузла № 2 В. Т. Матвиенко. Благодарность Министра транспорта России объявлена капитану теплохода «Орленок» обстановочной бригады № 6 И. И. Евтухову и главному специалисту по гидросооружениям службы эксплуатации гидротехнических сооружений А. Г. Турченкову.

Благодарственное письмо руководителя Росморречфлота за высокие производственные достижения и плодотворный многолетний труд в системе водного транспорта вручено начальнику гидроузла № 2 С. Ю. Локтионову, энергетика гидроузла № 3 Ф. А. Косолапкину, начальнику вахты гидроузла № 5 О. А. Рыбникову, механику гидроузла № 6 В. Н. Чеботареву и энергетика гидроузла № 4 Н. П. Шебетину.

За многолетний безупречный труд в системе водного транспорта памятным знаком «10 лет Росморречфлоту» отмечены заместитель министра транспорта Ростовской области Е. Н. Лебедев, начальник Южного управления государственного морского и речного надзора А. П. Андрусенко и председатель некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона» А. В. Озарев.

В соответствии с распоряжением губернатора Ростовской области за значительный вклад в обеспечение стабильного функционирования транспортного комплекса региона звание «Лучший работник транспорта Дона» присвоено начальнику службы эксплуатации ВВП ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Е. В. Борисовой, начальнику вахты гидроузла № 3 В. Ф. Мисьяковой, механику Кочетовского гидроузла П. И. Плотникову, исполнительному директору ОАО «Донречфлот» О. Н. Сидокину и генеральному директору ООО «Торнадо» И. Т. Булаху.



1903 году. Создателями проекта шлюзованной системы на Северском Донце стали инженер Р. Ф. Раевский и гидротехник профессор Н. П. Пузыревский. Торжественное открытие СДШС состоялось 5 июля 1914 года: открыл судоходство на Северском Донце пароход «Хопер».



МССЗ сдал госкомиссии обстановочное судно для «Канала им. Москвы»



ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» 27 июня 2014 года сдал государственной комиссии обстановочное судно проекта 3050 класса PPP «Р 1,2», заводской номер 222 «Путейский-23».

Судно построено в рамках государственного контракта на выполнение работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота» для ФГУП «Канал им. Москвы».

Проект судна разработан ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота». Теплоход оборудован новейшими системами управления судовой энергетической

установкой, устройствами для обслуживания судовой обстановки на внутренних водных путях, современными средствами связи и навигации.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 году здесь было построено

свыше 1800 судов. ОАО «МССЗ» является самым крупным производителем речных пассажирских судов, катеров в России, строящим в т.ч. водоизмещающие моторные яхты класса luxury длиной от 25 до 50 м. Это предприятие полного цикла с собственным конструкторским бюро, судокорпусным, окрасочным, электро-монтажным, механосборочным и интерьерным производством.

С 2010 года на предприятии началось строительство пассажирских теплоходов нового поколения для туристических и экскурсионных перевозок. Завод является подразделением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». В сентябре 2011 года завод начал строительство скоростных многоцелевых катеров МРВ14 для морских портов России. Одновременно с 2011 года ведется строительство серии из 27 обстановочных катеров проекта 3050 и 12 обстановочных катеров проекта 3050.1 для обслуживания внутренних водных путей. С осени 2012 года завод начал строительство бортовых катеров для нужд военного флота.

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.».

Так, 17 июня на заводе спустили на воду головное обстановочное судно проекта 3052 для нужд ФБУ «Администрация Волго-Балт». Судно входит в серию из 7 современных обстановочных судов проекта 3052, которые строятся в рамках государственного контракта на выполнение работ по строительству объекта «Обновление обслуживающего флота».



Восьмой танкер «Палмали»

Восьмой танкер смешанного «река-море» плавания «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7100 тонн проекта RST22M типа «Новая Армада» (строительный номер 078) для группы компаний «Палмали» спущен на воду на верфи Turkter shipyard в Турции.

Предполагаемый срок поставки — конец 2014 года. Судно получило имя «Меджид Асланов».

Двадцать один танкер типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серии успешно эксплуатируется ГК «Палмали» на смешанных «река-море» перевозках из российских речных портов мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел, а также на морских перевозках в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Еще восемь находятся на разной степени готовности в постройке на четырех заводах.

Суда этой третьей серии (шесть из них находятся в эксплуатации) являются логическим продолжением танкеров проекта 005RST01, известных как «Армады» первой серии, ранее спроектированных Морским Инженерным Бюро для группы компаний «Палмали» и построенных на верфях «SELAN» и «ADA» в Тузле (Турция) в 2002–2006 годах, и модификацией второй серии танкеров проекта RST22, строившихся нижегородским заводом «Красное Сормово» в 2008–2009 годах. Всего ранее было построено десять судов типа «Армада» проекта 005RST01 и семь судов типа «Новая Армада» проекта RST22 (из них для «Палмали» — пять).

Отличительной особенностью судов проектов RST22M, RST22, 005RST01 и RST12 являются использование в качестве единых средств движения и управления полноповоротных винторулевых колонок, отсутствие продольной переборки в ДП, применение погружных насосов, полное отсутствие набора в грузовых танках, развитый трюк.

Суда удовлетворяют габаритам

Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина судна проекта RST22M составляет 139,95 м, ширина судна — 16,6 м, высота борта — 6,0 м.

Суда относятся к танкерам класса «Волго-Дон макс».

В сравнении с первой серией «Армады» танкеры нового проекта имеют усиленную морскую функцию, увеличенный на 750 тонн дедвейт в морских условиях и повышенную вместимость грузовых танков при сохранении возможностей в реке.

Суда полностью соответствуют новым международным требованиям для перевозки растительных масел, включая двухотсечную непоглощаемость.

При проектировании учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского Морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S).

Вместимость шести грузовых танков и двух отстойных танков — 8089 куб. м, дедвейт в море — 7103 тонны при осадке 4,60 м, в реке при осадке 3,60 м — 4706 тонн, скорость в эксплуатации — 10,5 узлов.

В качестве главных двигателей используются два среднеоборотных дизеля мощностью по 1200 кВт, работающие на тяжелом топливе вязкостью IFO380.

Закладка танкера была осуществлена 3 октября 2013 года.



Модернизированный танкер «Тикси» ушел на север

«Двухкорпусный» танкер река-море плавания «Тикси», предназначенный для «северного» завоза в населенные пункты арктического побережья Якутии, совершает переход по внутренним водным путям России (ВВП РФ) и Северному морскому пути в порт Тикси. Судно проекта RST06 прошло модернизацию в севастопольской компании «Морское агентство Транс-Сервис».



Модернизация и ремонт осуществлялись «Морским агентством Транс-Сервис» с февраля по июнь 2014 года. Экипаж танкера укомплектован моряками Севастополя и Находки. В эксплуатацию судно было принято 15 июня 2014 года.

Целью переоборудования судна по проекту RST06 являлась установка конструкций второго дна в грузовой зоне для обеспечения выполнения требований Правил 21 МК МАРПОЛ 73/78 (судно в исходном состоянии не имело второго дна) и организации в средней части двух дополнительных грузовых танков, используемых также в качестве отстойных, вместо существующего сухого отсека. Помимо корпусных работ модернизации подверглись грузовая и балластно-осушительная системы с полной заменой существовавших трубопроводов.

После переоборудования судно «Тикси» получило двойной корпус (двойное дно и двойные борта) по всей длине грузового пространства. Требования Правил РС к остойчивости поврежденного судна выполняются

при расположении бортовых и днищевых повреждений в любом месте по длине судна между соседними поперечными переборками.

По ходу модернизации судно было отдоковано с выемкой и ремонтом гребных валов, рулей, ДЗА. Произведено освидетельствование судов на класс РС после модернизации, а также предъявление судов на соответствие требованиям конвенции по ISM, ISPS, MLC.

Этой же компанией была проведена модернизация танкера «Яна» (бывший «Палфлот-3» типа «Ленанефть», проект Р77), который в настоящее время совершает переход до устья реки Лена (порт Тикси) в регион постоянной работы по программе поставки топлива в Якутию. Судну предстоит пройти по ВВП России и Северному морскому пути.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ДОГОВОР НА ДВАДЦАТЬ ЛЕТ

Группа компаний ОАО «Совкомфлот» и компания «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.» («Сахалин Энерджи») подписали договоры, предусматривающие строительство и долгосрочную эксплуатацию трех многофункциональных ледекольных судов обеспечения морских добывающих платформ для работы в рамках проекта «Сахалин-2». Срок действия договоров — 20 лет.

СОВМЕСТНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

ОАО «НК «Роснефть», Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, ОАО «Газпром», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «Газпромбанк», ОАО «Совкомфлот», ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» 16 июня 2014 года подписали соглашение о создании совместного предприятия для целей реализации проектов по строительству и проектированию судов, буровых платформ и морской техники. Как сообщает пресс-служба «Роснефти», документ был подписан в рамках XXI Мирового нефтяного конгресса.

НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ «ЗВЕЗДОЧКИ»

Два металлообрабатывающих станка введены в эксплуатацию в цехе гребных винтов ОАО «Центр судоремонта «Звездочка».

Уникальный фрезерно-расточный станок РВД-90А введен в строй после глубокой модернизации, которую выполнили специалисты чешского концерна Skoda.

Модернизированный станок РВД-90А является единственным в своем роде эксплуатирующимся в регионе. Станок позволяет выполнять механическую обработку гребных винтов и других крупногабаритных изделий размерами до 9,0 м и массой до 70 тонн.

Обновление станочного парка цеха гребных винтов выполняется за счет средств федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» и собственных средств ОАО «ЦС «Звездочка».

«ДАЛЬЗАВОД» ПОЛУЧИЛ СВОЮ ПАРТИЮ

В «Центр судоремонта «Дальзавод» заводов в Чехии и Словакии доставлена очередная партия современных высокоточных станков. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», в состав которого входит предприятие.

Стоимость пятой партии нового оборудования, поступившего на предприятие с заводов в городе Тренчин (Словакия) и Оломоуц (Чешская Республика), составила 23 млн руб.

В АХТУБИНСКЕ СПУСТИЛИ НА ВОДУ НЕФТЕНАЛИВНОЙ ТАНКЕР

На «Ахтубинском судостроительно-судоремонтном заводе» состоялся спуск на воду нового судна — нефтеналивного танкера «Язь» весом 2 тыс. 270 тонн, который предприятие построило для петербургской судоходной компании ООО «Транспетротчарт».

Стоимость строительства нефтеналивного танкера грузоподъемностью 6 тыс. тонн составила более 500 млн рублей.

Вес судна — 2270 тонн, длина — 140 метров, ширина — 16,5 метра.

Антипиратские учения

На учебном парусном судне МГУ им. Невельского, которое находится в походе, состоялись антипиратские учения. Проходя по Суэцкому каналу, фрегат принял на борт профессиональную охрану, которая сопровождала судно при переходе через пиратоопасный район.



Как сообщили «Водному транспорту» в университете, главным событием для курсантов стал урок по разборке и сборке автоматов, организованный их командованием и группой охраны. Кто-то учился разбирать «калаш» впервые, некоторые курсанты потренировались разбирать и собирать автомат на скорость. А чуть позже в аудитории состоялась небольшая лекция, во время которой представители охранной организации рассказали о текущем

состоянии дел в пиратоопасном районе Аденского залива и близ побережья Сомали. Были показаны кадры из программ новостей и документальные съемки операций по освобождению судов от пиратов. Уже около двух лет пираты не нападают на суда с вооруженной охраной на борту.

При прохождении через Аденский залив на паруснике провели учебную тревогу по защите от пиратов.

В настоящее время судно следует в малайский порт Кванг.



Вспоминая первую морскую победу

В Санкт-Петербурге стартовала экспедиция на парусном катамаране «От Дединово до Гангута 2014», посвященная 300-летию Гангутской битвы

Экспедиция является частью проекта, организованного Русским географическим обществом в ознаменование первой в истории России морской победы русского флота.

Битва, развернувшаяся 27 июля (7 августа) 1714 года у мыса Гангут стала первой крупной победой русского регулярного флота. Она обеспечила ему свободу действий в Финском и Ботническом заливах, эффективную поддержку русских войск в Финляндии во время Северной войны

8 июля участники экспедиции стартовали от борта ледокола «Красин» в плавание по Балтийскому морю. Чтобы почтить память погибших моряков и продолжить традицию подвигов мореплавателей, экспедиционная группа на парусном катамаране совершит путешествие по историческому маршруту: от села Дединово, в котором началась история русского флота, до полуострова Ханко — места первой победы России на море.

27 июля на территории мыса Гангут состоится инсценировка сражения на море и суше. В честь погибших моряков возложат памятные венки. Главным событием празднования станет международная яхтенная регата.

Проект «От Дединово до Гангута 2014» был инициирован Комиссией по морскому и речному наследию, которая существует при Московском областном отделении Русского географического общества.

В рамках проекта уже проводилась историко-географическая олимпиада, участниками которой стали школьники 7–10-х классов. Второй этап заключался в символическом спуске на воду надувного катамарана в селе Дединово, считающемся колыбелью русского флота. Затем судно проследовало до стелы, установленной в честь первого государственного военного корабля «Орел». На площадке возле стелы состоялся митинг, после чего катамаран разобрали и привезли в Петербург для торжественного старта от ледокола «Красин».

Длина судна 8 метров, ширина — 3,5 метра, а экипаж состоит из шести человек. В его состав, кроме профессионалов, входят режиссер-документалист, который будет вести дневник экспедиции



нового видеформата, и эколог, задачей которого будет наблюдать за экологическим состоянием Финского залива. Практически всю дистанцию путешественники собираются пройти под парусами, а мотор будут использовать лишь при причаливании.

Катамаран пройдет до финского города Котка, где присоединится к международной яхтенной регате «Gangut regatta». Это мероприятие будет представлять собой масштабный фестиваль, который проведут как в Финляндии, так и в Швеции. Научные руководители экспедиции, водолазы, в ходе регаты совершат погружение на месте битвы.



Приоритет развития «Газпромнефть Марин Бункера» — расширение географии

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» в ближайшие 10 лет намерена увеличить свой флот почти вдвое.

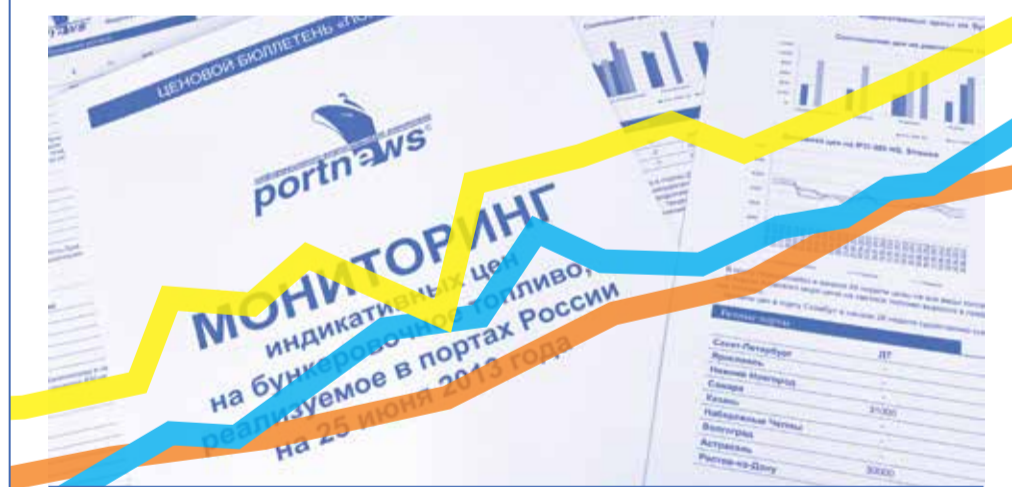
«Газпромнефть Марин Бункер», дочернее предприятие компании «Газпром нефть», выполняет круглогодичные поставки нефтепродуктов — мазута, масел и судового топлива — судовладельцам и фрахтователям во всех ключевых морских и речных портах России и занимает лидирующие позиции на российском бункерном рынке.

Андрей Васильев, генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункера»: «Сегодня у нас восемь судов в России и три за границей. Это половина флота, заложенного в стратегии. Но по периметру морских портов РФ уже можно говорить о завершении формирования флота. Планируется приобретение еще одного крупнотоннажного судна для Черного моря до конца нынешнего года, возможно, потребуется еще один морской бункеровщик в арктическом исполнении для освоения северных регионов, кроме того, нам предстоит реализовать проект создания газового бункеровщика. Впереди большая работа в сегменте речных бункеровщиков. Сейчас мы работаем над их дизайном, поскольку проект развития речной бункеровки в программе реализации на следующие 3–5 лет». В стратегических планах компании — к 2025 году увеличить флот до 20 судов, расширив тем самым географию своей деятельности.

Параллельно идет работа по повышению кадрового потенциала компании. Андрей Васильев: «Кадровый вопрос очень серьезен, потому что техника у нас прогрессив-

ная, флот наиболее передовой в России. Поэтому экипажи требуются квалифицированные. Они есть, но хорошие специалисты стремятся попасть на иностранные суда, на международные линии, где существуют серьезные материальные стимулы. Поэтому 200 человек, формирующих экипажи наших судов, искали, отбирали в течение пяти лет. Сейчас развиваем программу внутреннего кадрового резерва: продвигаем штурманов в капитаны, младших механиков в старшие, выращивая комсостав внутри компании. С прошлого года была принята стратегия комплексного подхода — мы готовим кадры, начиная со студенческой скамьи. Так в 2014 году, более десятка курсантов Академии Макарова проходят практику в «Газпромнефть Марин Бункере», а после выпуска мы планируем вести набор на штурманские должности именно с этой Академии. Более того, мы пошли еще дальше и взяли шефство над детской парусной школой Санкт-Петербургского речного яхт-клуба профсоюзов, где финансировали приобретение судов для подготовки юных моряков — таким образом мы работаем и на популяризацию профессии. Кроме моряков нам необходим еще и трейдерский состав, не уступающий зарубежному, поэтому в этом году мы открываем внутреннюю школу трейдеров, где специалисты могут осваивать все ступени, поднимаясь по служебной лестнице».

ЦЕНОВОЙ БЮЛЛЕТЕНЬ «ПОРТНЬЮС»



РЕЧНЫЕ ПОРТЫ РОССИИ

- Санкт-Петербург
- Ярославль
- Нижний Новгород
- Самара
- Казань
- Набережные Челны
- Волгоград
- Астрахань
- Ростов-на-Дону

БЕСПЛАТНАЯ
ДЕМО-ПОДПИСКА
НА НЕДЕЛЮ
В ПОДАРОК!

Ценовой бюллетень выходит 2 раза в неделю в период летней навигации.

- СМТ (I вид)
- СМТ (II вид)
- ДТ

Вы можете оформить подписку на Ценовой бюллетень, направив запрос на адрес av@portnews.ru или по телефону (812) 570-78-03